SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 18 y 14 minutos.)

La Comisión de Medio Ambiente tiene el gusto de recibir al señor Intendente de Colonia, Walter Zimmer, para hablar sobre un tema que preocupa a los vecinos de Nueva Palmira, quienes fueron recibidos por esta Comisión a los efectos de escuchar sus planteos. Seguramente el señor Intendente ha recibido la versión taquigráfica de esa sesión y estará informado de los planteos formulados. A efectos de escuchar su opinión al respecto, le cedemos el uso de la palabra.

SEÑOR ZIMMER.- Señor Presidente: el tema de Nueva Palmira ha hecho eclosión porque el país, desde el punto de vista productivo, ha crecido enormemente. Esto comienza con la parte de producción granelera. La empresa Corporación Navíos se instaló hace años en esa ciudad con las puertas hacia Paraguay. La primera soja que trató el Puerto de Nueva Palmira fue la paraguaya y las primeras diez mil toneladas de soja fueron las uruguayas, hace muchos años. Por consiguiente, Nueva Palmira despertó esas inquietudes con la salida del producto paraguayo. Sin dudas, después se fueron agregando Brasil, Argentina y Bolivia, aunque se produjo un crecimiento brusco con la exportación de naranjas y con UPM, cuando Ontur creó su holding y se comenzó a recibir la pulpa de celulosa.

Eso se suma a los demás emprendimientos graneleros existentes en la zona y a otros que reciben productos provenientes del exterior, ya sean transoceánicos o de países de la cuenca del Paraná, por ejemplo, Bolivia y Brasil.

Es de hacer notar temas muy discutidos como las minas de Corumbá, desde donde se estaba trayendo hierro hacia el puerto de Nueva Palmira. También hubo proyectos que luego quedaron truncos, como el de Río Tinto, al norte de Nueva Palmira.

El hecho es que se registró un brusco crecimiento como consecuencia de la gran cantidad de soja que se empezó a plantar en nuestro país, y también por la proveniente de Argentina y Paraguay.

Eso provocó el desarrollo de una terminal portuaria sin las previsiones del caso. No había un plan director previo, lo cual provocó que Nueva Palmira creciera en forma brusca y sin ninguna directriz. Es una ciudad puerto; está el puerto y alrededor comenzó a formarse la ciudad. La ciudad comenzó a crecer alrededor del puerto, al igual que ocurrió en Juan Lacaze, que se creó alrededor de Fanapel y de Campomar.

Sin duda alguna, el puerto de Nueva Palmira pasó por encima de todas las predicciones porque al no haber vía férrea, los productos son trasladados en camiones.

Eso sería la primera etapa en lo que corresponde a Uruguay.

SEÑOR BARÁIBAR.- ¿A cuántos kilómetros de Nueva Palmira pasa la vía más cercana?

SEÑOR GARCÍA TROVERO.- Pasa por Mercedes, señor Senador.

SEÑOR ZIMMER.- La que, además, no sé si funciona con las características que tiene que tener.

SEÑOR GARCÍA TROVERO.- Cuando hablemos del plan de ordenamiento, brindaremos mayor información.

SEÑOR ZIMMER.- Evidentemente, la llegada de hasta mil camiones por día hace que la situación se vuelva imposible. No hay ningún Departamento de Tránsito que pueda dominar eso.

Sin duda, los silos crecieron como hongos, pero también sin ninguna directiva.

Cada silo debería tener una planta de estacionamiento con servicios para el camionero; esto es, servicio de ducha, baños, minimarket, etcétera. Recién ahora, con las líneas directrices y los planes directores que están establecidos, esto se está implementando. Existen algunas empresas -como el caso de Cargill -que ya cuentan con los baños y con los estacionamientos para camiones, porque así lo habían planificado. De todas formas, las que hicieron plantas de estacionamiento y servicios para camioneros son muy pocas. Actualmente, dentro de las líneas directrices se están planteando los *track center*, es decir, estacionamientos para camiones temporarios, donde esperan el llamado del puerto -así funcionará el sistema- para que concurra con su carga, descargue y se vaya. Algunos de estos lugares tienen, incluso, estación de servicio, servicios primarios de mecánica y gomería, electricidad y todo lo necesario para el funcionamiento del camión mientras espera.

En realidad, se procura establecer -así lo hemos dicho porque hemos participado de varias reuniones en las que se trató el tema- un operativo combinado entre el Puerto, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, la Intendencia y los productores, de forma de que el camión no salga cargado de la planta de silos para después estacionarse tres, cuatro, cinco días o una semana en el Puerto, porque eso se transformaría en un silo móvil, que es lo que no queremos por todas las consecuencias negativas que ello aparejaría. Alrededor de estos silos móviles que están varios días estacionados surgen malos servicios, problemas de higiene, promiscuidad, prostitución, trata de blancas, etcétera. Si estas cosas no se prevén, acompañan a este tipo de emprendimientos, no solamente en este país sino en todo el mundo.

Como autoridades departamentales tenemos el desafío de coordinar con el Ministerio de Salud Pública, la Dirección General de la Salud y el INAU el control de la prostitución infantil, algo que es visible al día de hoy.

Es lógico que cuando un puerto crece bruscamente, los servicios no alcanzan y no existe previsión adecuada para los camiones; estos entran al pueblo -donde están las estaciones de servicio- para cargar combustible y cambiar las cubiertas cuando pinchan. Evidentemente, la población de Nueva Palmira se encuentra muy proclive a explotar.

Hemos pedido que todas las estaciones cuenten con servicios primarios -solamente hay una estación, que es la ESSO- y, en este sentido, tenemos el compromiso de Ancap. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas está trabajando para que los camiones no puedan entrar a la ciudad.

Estos temas son muy complejos de analizar, y cada ítem se estudia por etapas; pero analizado en un contexto -que es lo que contemplan las líneas directrices y el Plan Director-, nos encontramos con que ha habido movimientos en Nueva Palmira que llevaron a protestar por este motivo. Independientemente de que la prensa siempre se encarga de tener algún elemento para poder vender -es un hecho que a veces las noticias pueden ser lógicas o no-, somos conscientes de que existe contaminación de agua.

SEÑOR MARTÍNEZ HUELMO.- No hay saneamiento.

SEÑOR ZIMMER.- Entre la falta de saneamiento y la falta de políticas correctas en algunas partes donde se podría haber manejado el tema con otros criterios, la gente se queja de la idea de transformar y regularizar, a través del PIAI, algunos barrios pasibles de ser recuperados, en lugar de erradicar y llevar a otro lado esos asentamientos. En ese caso, se llevan todos los servicios y luego se demuelen las casas que estaban sobre las futuras calles y se construyen nuevas en otro padrón. Concretamente, esta es la situación que se dio en Nueva Palmira y que tuvo algunos elementos que la población rechaza, como es el tema -sobre el que, justamente, en el día de hoy hablé con el Director de OSE- referente al saneamiento de esa zona.

SEÑOR GARCÍA TROVERO.- La regularización de los asentamientos del PIAI -en este caso, se trata del ubicado en el barrio Asencio e Higueritas, que cuenta con unas 600 personas-supuso hacer una red interna de saneamiento que costó muy cara, y ahora nos enfrentamos al problema de que no hay

dónde verter. Se tramitó con la fábrica Ambev -la cervecería al sur de la ciudad-, que tiene una planta de saneamiento de sus aguas y, en principio, ellos estuvieron de acuerdo. Fuimos a hablar con el Director de Medio Ambiente y se nos dijo que se debe pedir autorización a la CARU. Obviamente, la pelota se tiró para el costado.

SEÑOR ZIMMER.- Por encima de los temas burocráticos que se acaban de mencionar, están los relacionados al territorio nacional que, evidentemente, implican una política de Estado. Cuando se hace una obra como la del PIAI en un asentamiento que se transforma en un barrio con todos los servicios, en general es aprobada por la población. La Intendencia donó todos los terrenos y el PIAI regularizó esta situación. Incluso, la Intendencia llevó a cabo obras que le correspondían al PIAI pero, por falta de recursos, se utilizó dinero de la Comuna. Lo importante es que la obra se realizó.

Entonces, cuando “se pintó el cuadro y se le quitó la tela” para que lo viera todo el mundo, aparecieron detalles como que los canaletones salían más caros que las cunetas, pero la planificación había sido hecha así por los arquitectos; yo soy cirujano y no puedo opinar al respecto. Todos tenemos sentido común; si bien los canaletones llamaron un poco la atención, fueron aprobados por la Intendencia, el PIAI y el barrio entero. Pero cuando se comienza a ver lo que era el canaletón, evidentemente, la gente no lo aprobó. Surgieron rajaduras en las paredes de algunas de las casas nuevas y de otras viejas y algunos decían que era porque estaban mal construidas y otros porque el tránsito pesado movió las estructuras. Hay que estar parado en una calle de Nueva Palmira para sentir en los pies el traqueteo de los camiones; parece un temblor de tierra. Desconozco el grado de gravedad o responsabilidad que cabe en todo eso pero, evidentemente, el tránsito pesado permanente de 1.000 camiones por día mueve cualquier cosa. El tema concreto y uno de los puntos más importantes que se plantearon aquí fue que mientras no se hiciera el sistema de saneamiento, se les hizo un pozo negro de 200 litros que primero se iba a conectar a una vía que podía ser una planta de tratamiento, luego a algo parecido a una Unidad Potabilizadora de Agua con un costo aproximado de U$S 400.000 y, por último, se habló con Malterías para conectarse a sus piletas. En un primer momento Malterías dijo que sí, luego que no, más tarde que precisaban autorización y un asesoramiento de los técnicos para saber si esas plantas tolerarían la sobrecarga. Desde nuestro punto de vista, si se hace mantenimiento a esas piletas, están en condiciones de tolerar la carga. Además, conociendo lo que toleran las plantas de tratamiento que tiene la Intendencia en el Reducto, sabemos que pueden hacerlo pero el problema es el mantenimiento; si las piletas de decantación se mantienen correctamente limpias, no habría problema. Lo que sucede es que el tema pasa por otros lados y quizás tiene que ver con la responsabilidad que pueda surgir por el vertido de desechos contaminantes a cierta altura del río, que no provengan de Ambev sino de las viviendas. Este tipo de situaciones hace que estemos en un camino sin salida. ¿Qué oferta tenemos hoy? Las plantas de tratamiento están a cuarenta metros de las viviendas pero se dice que las deposiciones tienen que estar a una distancia mínima de cientos de metros. Aclaro que ya se había dado este tipo de problemas de las piletas con un grupo de viviendas del SIAV y ahora se están reacondicionando pero se espera el saneamiento para sacarlas porque se considera que son contaminantes.

Ahora, con relación a la obra del PIAI, encontramos que OSE plantea las piletas como única alternativa, pero la gente se niega totalmente. Por otro lado, OSE no acepta la unidad potabilizadora para sedimentos orgánicos y ellos sí lo hacen; nosotros creemos que lo lógico es que los desechos vayan a las piletas de Ambev porque simplemente hay que llevar un caño directo a las piletas y luego realizar el mantenimiento de las mismas. Quizás habría que buscar la forma de que el Estado participe en un porcentaje del mantenimiento pero, sin duda, la conexión con un caño es el método más sencillo para solucionar este problema. Planteo este tema aquí y también anuncio que esa determinación en cuanto a que la única solución sean las piletas creará un conflicto de imprevisibles consecuencias en Nueva Palmira, porque la gente está sensibilizada sobre el tema. Todos saben que se ha hablado de una movilización histórica por necesidades de Nueva Palmira, encabezada por el propio Alcalde. Estas marchas que se hicieron no eran contra el Intendente o el Presidente sino para que se dé a Nueva Palmira lo que le corresponde. De todos modos, sabemos que el saneamiento está planificado para el año 2030.

SEÑOR GARCÍA TROVERO.- Cuando comenzó todo el tema de Botnia, OSE le había dado prioridad a todo el litoral y Nueva Palmira estaba bien posicionada en el ranking, pero luego perdió ese lugar.

SEÑOR ZIMMER.- Vale decir que Colonia Suiza tiene las mismas necesidades que Nueva Palmira respecto al saneamiento, y como ambas tienen calles de hormigón, el costo es mucho mayor porque hay que romper y hacerlas nuevamente. Entonces, Nueva Palmira pedía que se hiciera el saneamiento al menos en un radio de la población, como forma de iniciar una etapa y que luego se fueran agregando barrios paulatinamente. Nos parece que, desde el punto de vista económico y logístico, es imposible esperar a hacer el saneamiento en toda la ciudad. Creo que sí se puede hacer, pero no está en nuestras manos sino en las de los entes del Estado. En este momento Nueva Palmira pasa a ser uno de los puntos claves para el Uruguay, especialmente para el departamento de Colonia. Es el segundo puerto granelero y si ajustamos un poco más las cargas de grano, es el primer exportador de grano del país y supera a Montevideo. Estos son elementos que hay que tener en cuenta. Sus dimensiones llevan a que casi con seguridad el puerto tenga que avanzar a zonas del departamento de Soriano. Los límites departamentales son virtuales, es decir que la zona portuaria se puede extender hasta el departamento vecino; esto lo hablamos con el señor Besozzi y estaba de acuerdo. Si se protege siempre algunas zonas que son de playa y de turismo, hay otras áreas que son portuarias y que se pueden extender en forma continua o de damero.

El planteo que hacen es real. Lógicamente, en algunos puntos se está trabajando, pero a pesar de ello insisten y se movilizaron en una marcha cuya proclama era: "Nueva Palmira te necesita ya." Los accesos se están realizando, es un tema de cálculo y de trabajo; el PIAI y el saneamiento del puerto siempre están en el centro del lío.

Creo que estos son los puntos más importantes; es una población muy especial.

Hay problemas con el bar "Rosetas y Golondrinas" que se van a resolver el año que viene con el Fondo de Desarrollo e Innovación; así está planificado. El tema de las emanaciones de polvillo en el plan agroindustrial se está mitigando porque ya la ferrita no sale más por Corporación Navíos. El proyecto al sur de la Barraca de los Loros es un nuevo proyecto de Corporación Navíos -justamente, de movimientos de ferrita- que informamos negativamente a la Dinama y, por lo tanto, no está incluido en la planificación del departamento sino que cae al sur del puerto. El límite se había establecido en Barraca de los Loros y esto está al sur de la Barraca de los Loros y por más que sean dueños de los terrenos, esta es nuestra visión desapasionada. Estamos hablando de que Colonia siempre fue un departamento equilibrado donde conviven en forma armoniosa la industria y el turismo -que es casi el 50% de los ingresos- con la lechería, la ganadería y la agricultura, pero si mañana ponemos un mayor peso a una de las patas, el departamento va a sentirlo por algún lado y creo que donde más lo sentirá será en el turismo. Repito, cualquier cosa que aquí suceda se verá reflejada en el turismo y aquí es por donde se entra a todo el país.

SEÑOR PRESIDENTE.- Es muy importante la aseveración que ha hecho el señor Intendente porque protegiendo el medio ambiente se ha negado la posibilidad de que se haga este tipo de inversión que es altamente negativa y de impacto ambiental. Es muy importante que se tenga presente porque si surge una polémica sobre este tema hay que saber que se está defendiendo el medio ambiente y sobre todo para los integrantes de esta Comisión que tanto nos preocupa.

SEÑOR GARCÍA TROVERO.- El proyecto de Corporación Navío ha sido presentado por la empresa. Hasta el momento no ha habido ninguna clase de aval oficial al respecto. Es la iniciativa de una empresa y, salvo algún contacto informal o alguna llamada, no ha habido nada formal; por parte del Poder Ejecutivo no hay nada que lo avale.

SEÑOR ZIMMER.- Entendemos lo que es política de Estado. Las políticas departamentales deben medirse; si al Estado le cierran los números, debemos acompañarlo, pero no a cualquier precio. Ya que estamos hablando de temas medioambientales, que abarcan mucho más de lo que compone el medioambiente -es decir, a los seres vivos-, quiero dejar una constancia. Cuando llegó la empresa Montes del Plata acompañamos el tema con una postura crítica, anunciando las consecuencias que podía acarrear su presencia en la zona, tanto las positivas -porque al Estado le cierran los números- como las negativas, que son las que quedan el día después. Con esto me refiero al momento en que se termine su actividad como planta y empiece a funcionar como pastera: lo positivo es que va a dejar quinientos puestos de trabajo y lo negativo tendrá que ver, por ejemplo, con lo que sucedió en Fray Bentos o en otros lugares. Por lo tanto, estoy previendo esa situación; conversé con la empresa y

acepté el desafío de apoyar a Montes del Plata, pero -reitero-con la condición de que nos ayude y que el Estado sea consciente de que también tendrá que darnos apoyo para corregir las consecuencias negativas que ocasionará el emprendimiento, a la luz de lo que ha pasado con otras megainversiones.

Como dijo el Licenciado García Trovero, este problema se plantea al sur del área portuaria, evadiendo lo que es toda una disposición de viñedos, olivares, hoteles y chacras, es decir, toda la zona de Punta Gorda, considerada el kilómetro cero del Río Uruguay. En esa zona hay una planta de ferrita, tanques de 16 metros de altura con combustibles, agrotóxicos y ferrita a cielo abierto que, sin duda, atentan contra cualquier proyecto turístico o de inversión. No olvidemos que la inversión en turismo es enorme -casi el 50% de los ingresos del departamento proviene de ese sector- y que Colonia y Carmelo son las puertas de entrada al país. Carmelo se encuentra a metros de Nueva Palmira, por lo que si en esta se instala una planta de lo que sea, en primera instancia será inevitable un jaque a Carmelo. Después habrá que ver cómo responde Montes del Plata a todo esto para que el jaque no continúe hasta Colonia.

En definitiva, quería dejar en claro estos aspectos y decir que intentamos apoyar a la gente de Nueva Palmira. Es indudable que se aprovecha el momento y el impulso de toda la gente congregada para poner el énfasis en varios puntos que son secundarios o no pertenecen al tema central del que estamos hablando. Fíjense que hasta se menciona a la Policía Caminera, que tiene que ver con un tema de política nacional. Si bien mantenemos contacto con ella, la Policía Caminera debe encarar el control de las rutas, las balanzas, el tipo de circulación, etcétera. Aparecen frases y epítetos que, según entendemos, están dentro de lo que es una movilización popular y, por tanto, lo tomamos de esa forma.

Reitero que se trata de una población muy especial. En este momento la Alcaldía ha tenido un gran papel en la interpretación de ciertos grupos de presión y de trabajo. También insisto en que acá no hay ningún tema que sea político y esto no es contra nadie. Prueba de ello es que se ha unido gente de distintos partidos políticos para conformar una Comisión y plantear soluciones a todos los problemas que se suscitan. Además, como verán, todo va acompañado de unas cuantas firmas; realmente esto demuestra una gran movilización. El Licenciado García Trovero está tratando de ordenar un poco los planes para ver hacia dónde crece Nueva Palmira y dónde están las áreas industriales, residenciales, verdes, deportivas, etcétera, para hacer un buen plan director con lo que queda.

Cuando se forma el recinto portuario, un área de dos o tres manzanas queda atrapada en la zona portuaria, que recibe todo el día el polvillo de la soja en el momento en que está siendo secada. La gente de esa zona vive con las ventanas y puertas cerradas y ni siquiera pueden tender ropa porque se desprende un polvo amarillo que tiñe todo. Esto obedece a la imprevisión del crecimiento y de la conformación de Nueva Palmira alrededor de ese puerto.

En resumen, estas quejas tienen su sentir y su verdad aunque, por supuesto, fueron manifestadas en forma colectiva, en el ambiente que se crea en esos momentos, pero les asiste la razón en la mayoría de los puntos básicos.

SEÑOR PRESIDENTE.- En primer lugar, quiero agradecer la presencia del señor Intendente y del Licenciado García Trovero.

El tema de Nueva Palmira no se puede plantear únicamente como de Colonia, sino como de todo el país; no podemos lavarnos las manos porque ahí confluyen áreas de producción de un radio muy grande, que cumple una misión geopolítica que va más allá de las responsabilidades del departamento. Apreciamos todos los esfuerzos que están haciendo la Intendencia y el Licenciado como Asesor del Ejecutivo Departamental, pero creo que acá tiene que haber una asistencia del Gobierno central para solucionar los efectos de una explosión que, reitero, no es de origen departamental, sino nacional, producto de la crisis originada por ese crecimiento. A nuestro juicio, la Comisión debería trasmitir el interés de que se ayude fehacientemente con recursos para solucionar un tema que no puede estar solamente en manos del señor Intendente, sino que tiene que haber una asistencia del Gobierno central para ayudar a ordenar esa situación. Nos alegramos de que haya un equipo -que integra el señor Licenciado García Trovero- que esté trabajando para reordenar esa situación. Reitero

que ese problema no es solo de Colonia, por lo que hay que ayudar con recursos al Intendente, a la población y al Alcalde a los efectos de solucionar el tema. Aclaro que esta inversión será costosa, pero tendrá su retorno, ya sea en salud, en infraestructura, en fin, en todo lo que se pueda corregir de lo que no se prohibió en su momento y que ocasionó un crecimiento tan explosivo como el que experimentó Nueva Palmira.

SEÑOR MARTÍNEZ HUELMO.- En primer lugar, quiero agradecer la presencia de la delegación y, en especial, del señor Intendente Zimmer.

Creo del caso puntualizar que el 18 de abril -en esta circunstancia estoy haciendo la suplencia del señor Senador Agazzi- recibimos a los vecinos de Nueva Palmira y que, como consta en la versión taquigráfica, no se encarnizaron con nadie en especial, no hicieron un planteo contra la Administración Central ni contra la Intendencia. Quería dejarlo en claro en honor de los habitantes de Nueva Palmira.

Por otro lado, notamos que los habitantes de Nueva Palmira, pese al problema que padecen y que reconocen tiene que ver con la presión comercial que se ha suscitado en esa zona, en particular sobre el puerto, están enamorados de su ciudad; son colonienses formidablemente apegados a sus pagos y vinieron a esta Comisión bregando para mediar con las autoridades.

La Comisión citó en primer término al señor Intendente por razones de agenda, pero hay otras autoridades, nacionales y departamentales, que también podrán ser convocadas para interiorizarnos del asunto.

Quisiera que se nos ilustrara un poco sobre el Plan Director, ya que me parece es clave en este tema. Sin ser un asiduo visitante de Colonia, me da la impresión de que esto fue algo imprevisto, que explotó y se llevó por delante la vida cotidiana y aparentemente apacible de la ciudad. El hecho real es que esto está instalado y que llegó para quedarse. Dado que se trata de inversiones enormes -como se desprende de lo que acaba de decir el Intendente Zimmer-, creo importante que el asunto sea puesto en orden, pausadamente, para que la ciudad sepa hacia dónde va. Por tanto, solicito a los invitados que hagan un breve paneo del desarrollo que la Intendencia tiene pensando impulsar.

SEÑOR GARCÍA TROVERO.- Adelanto que desde ayer el Plan Local de Ordenamiento Territorial y Área de Influencia está colgado en la página web de la Intendencia www.colonia.gub.uy, en el *link* "Plan Nueva Palmira".

Se trata de un trabajo de más de dos años, llevado a cabo por un equipo interdisciplinario que, justamente, busca poner coto a lo que fue un verdadero *tsunami*. Uno de los integrantes de nuestro equipo es el ingeniero agrónomo Gonzalo Cibils, quien fuera Ministro de Ganadería, Agricultura y Pesca durante la Presidencia del doctor Lacalle Herrera. Él nos señalaba, a modo de anécdota y para apreciar el carácter de *tsunami* al que aludíamos, que lo que hoy es una tierra que se disputa palmo a palmo y que vale millones de dólares, cuando él era Ministro, el Presidente Lacalle Herrera propuso privatizar una cinta transportadora de granos de la Cartera -por ahí salía poca producción-, se hizo el llamado a licitación pero no hubo interesados. Estamos hablando del año 1994. Si ahora se observan las estadísticas y las proyecciones, se puede ver que son exponenciales, pues no tienen fin. En realidad, es necesario prever el día que se llegue a dragar el Canal Martín García -ojalá que se haga, pero para Nueva Palmira será un problema- y puedan llegar allí barcos o salir más cargados. Se está desforestando todo el Paraguay por empresas multinacionales -pues la política de la Presidenta argentina Cristina Fernández de Kirchner ha hecho que se salga al Paraguay; es uno de los afectados- y todo eso sale por el Puerto de Nueva Palmira. Si se llega a dragar el Canal Martín García -como pensamos que sucederá-, el Puerto de Nueva Palmira superará al de Montevideo en cuanto a exportaciones. Realmente, se trata del primer puerto oceánico de la Hidrovía, de toda la región.

Entonces, ¿qué le sucede a la gente de Nueva Palmira? Hago la comparación con la película "Un día de furia", pues la gente de Nueva Palmira tiene malestar porque ve que pasan millones de dólares por el Puerto, pero a la ciudad no le queda nada. Es decir, el Puerto ha crecido y al respecto podemos escuchar declaraciones de los gerentes de las distintas empresas, pero todo eso no se vierte

a la ciudad. Uno de los planteos que figura en el Plan de Ordenamiento Territorial y Área de Influencia de Nueva Palmira -luego hablaré de la parte estrictamente territorial- es que una alícuota de esos recursos sea volcada a la ciudad. No sería necesario que hubiera un aporte del Gobierno Nacional. El Intendente Zimmer decía que planteó que se aplicara una alícuota, un canon, para el desarrollo local de la ciudad. O sea, con pequeñas cosas podría cambiarse la situación notoriamente.

SEÑOR BARÁIBAR.- Los camiones que llegan a embarcar mercadería ¿no pagan un canon?

SEÑOR GARCÍA TROVERO.- No, ni siquiera están matriculados en Colonia.

Allí hay una zona franca y está la ANP. No cabe duda que es negocio para el país, pero lo que reclama la gente de Nueva Palmira es que alguna gota caiga en la ciudad; con algo muy pequeño, por ejemplo, se podría pagar el saneamiento. ¿Qué es lo que sucede? Si bien no hay desocupación en Nueva Palmira, no es que el empleo fluya. Ahora estamos esperando el resultado del censo, pero ya tenemos algunos datos preliminares que muestran que Nueva Palmira no creció, por ejemplo, como Maldonado que es una meca de empleo. Asimismo, de acuerdo a datos publicados en diciembre -luego el Instituto Nacional de Estadísticas bajó las cifras y no sabemos si son fidedignas-, del año 2004 hasta ahora la población de Nueva Palmira habría crecido entre 500 y 800 habitantes. A ello se suma que los gerentes de las empresas dicen que no contratan más gente capacitada a nivel local, porque no la hay, entonces, surge el problema de que la UTU debería capacitar en determinados oficios para que luego pueda emplearse gente de la localidad.

En el Plan de Ordenamiento planteamos que haya una especie de Corporación entre el Municipio, la Intendencia y los operadores portuarios y logísticos para el desarrollo local y que parte de los recursos se vuelquen en mejoras para la localidad. Quiero destacar que sobre eso hay un consenso total. El Municipio está integrado por tres representantes del Partido Nacional y dos del Frente Amplio y no se encuentran diferencias en todos estos temas; por el contrario, existe una absoluta unanimidad que también se ve en las asambleas populares. Por tanto, es un tema de desarrollo local, de sentimiento por el pago versus el centralismo de Montevideo, cualquiera sea el gobierno, por lo que no es algo contra el gobierno actual.

¿Qué es lo que procura el plan? Básicamente, poner coto y ordenar ese crecimiento desordenado de las actividades, como la de los silos y demás, estableciendo algunas zonas específicas. Asimismo, se plantean algunas zonas donde los camiones deberán estacionarse, entrando luego por radio.

Aquí tengo un plano que se puede encontrar en la página web, donde se ve el casco de la ciudad de Nueva Palmira y los nuevos accesos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas -debemos señalar que hay cosas que se están haciendo porque, si bien no se está en obra, comenzó el proceso de ejecución-para llegar directamente al puerto. En el plano también se ve la zona de Punta Gorda, que se plantea como zona protegida turística y por debajo de la línea violeta que se ve en el mapa el puerto no podría crecer. Asimismo, se plantea construir un puerto deportivo al que se agrega, además, el proyecto de una empresa privada que quiere construir un puerto de aguas profundas en esta zona, que es la más profunda ya que tiene, aproximadamente, 7,8 metros de profundidad, es decir, unos 27 pies. El tema es que si se hiciera ese puerto se afectarían todas las inversiones turísticas que hay en esa zona, que también tiene un valor patrimonial ya que allí, por ejemplo, estuvo Darwin. La zona franca está totalmente subutilizada por razones que no conocemos. No se trata de que nos neguemos a tener otro puerto, pero pensamos que hay alguna zona dentro de la ciudad, como la zona franca, que podría utilizarse más.

Por consiguiente, planteamos acotar el crecimiento hacia el sur, defendiendo la parte turística; pensamos también en un área de servicios, ya que los camiones llegan por la Ruta 2 y se quedan a esperar en todas las calles de la ciudad. Entonces, al haber un área de servicios y de espera se los puede llamar por radio a medida que el puerto tiene lugar.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Qué sucede con los accesos?

SEÑOR GARCÍA TROVERO.- Están en la etapa de expropiación. Esta obra va a ser financiada por la inversión privada, pero ya está todo el proyecto en marcha y, como dije, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas comenzó el proceso de expropiación. Sí hubo, por parte del Municipio, ciertas mejoras como, por ejemplo, la colocación de hierros en algunos lugares para que los camiones no pasen, pero se trata de medidas de tipo paliativo. Por otra parte, se plantea que tiene que implementarse una serie de medidas a fin de evitar que la ciudad sufra los efectos del polvillo. En ese sentido, también se pensó en relocalizar el Molino de Nueva Palmira que ahora está al lado del liceo, para lo cual se piensa dar un plazo de hasta ocho años. De todos modos, el gran problema son los silos que rodean toda la ciudad; los que ya están van a quedar en sus lugares, pero se está pensando resolver eso asignando una zona porque se prevé la instalación de otros en un futuro.

SEÑOR BARÁIBAR.- Se me ocurre qué fácil era vivir tranquilo cuando éramos pobres. La verdad es que todos estos problemas son fruto de la eclosión que está viviendo el país, particularmente en la zona oeste del Uruguay, es decir, en parte de San José, Soriano, Río Negro, etcétera. Esto está determinado por el hecho de que, como todo lo que se está instalando es para exportación, tiene un cuello de botella que es el puerto. En realidad, Colonia, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Administración Nacional de Puertos, así como los uruguayos en general nunca imaginamos este crecimiento explosivo que se ha dado en el último quinquenio. Entonces, al estilo uruguayo, estamos corriendo las cosas de atrás. Creo que es muy positivo que esta Comisión haya tomado el tema, lo que para mí no es simplemente recibir una visita como la que tuvimos la semana pasada, de la Comisión de Vecinos de Nueva Palmira, o la que nos hace ahora el señor Intendente, ya que, a mi juicio, debemos continuar realizando otras entrevistas. Estoy pensando en la Administración Nacional de Puertos y en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas para saber qué se está haciendo al respecto y qué están pensando hacer. De ese modo, se podría generar una dinámica -es lo que podemos hacer en el Parlamento-, es decir, generar puntos de convergencia, de análisis y de dinamización a futuro. No tenemos capacidad para resolver nada en este aspecto.

Creo que luego de una ronda con representantes de la Administración Nacional de Puertos, del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, de OSE, de empresas privadas y algunos más que ustedes nos sugieran, se podría generar un ámbito conjunto entre los distintos involucrados en el tema.

Me parece que sería bueno que los integrantes de esta Comisión viajemos a Nueva Palmira para -juntamente con las autoridades de la Intendencia de Colonia y los demás sectores involucrados- generar, *in situ,* una reflexión colectiva sobre el tema.

De esa forma, podríamos saltar del examen tradicional -si me permiten la expresión- de los temas que en el Uruguay se estila analizar con ese trámite cansino que tenemos en muchos aspectos, para saber que aquí estamos en una situación de emergencia. Obviamente, se trata de una emergencia positiva. En este caso, no tenemos que correr detrás de los acontecimientos -aunque ya lo estamos haciendo-, sino tratar de anticiparnos a los problemas que puedan surgir.

El señor García Trovero mencionaba que se habla de un puerto de aguas profundas. Esto, sin duda, significa una problemática de examen tanto para el departamento como para lo que es el manejo de los puertos en el país. Es de una enorme proyección.

SEÑOR GARCÍA TROVERO.- Le aclaro al señor Senador que no estamos hablando de un puerto de aguas profundas como el de Rocha.

SEÑOR BARÁIBAR.- Por supuesto, pero nos atenemos a la zona involucrada. No es lo mismo el río que el océano.

Tendríamos que ver cómo se plantea la situación en la zona. En esta Comisión están representados todos los Partidos políticos. El Presidente es el señor Senador Viera -que hoy no pudo venir-, representante del Partido Colorado; también está el señor Senador Heber por parte del Partido Nacional, y nosotros, representando al Partido de gobierno. De esta manera, podremos ponerle fuerza al tema.

Si me permiten, nosotros manejamos el principio de subsidiaridad. Si otros lo hacen, mejor; pero si no lo hacen, nosotros lo asumimos.

A su vez, también estoy pensando en convocar a representantes de organismos internacionales como el Banco Interamericano de Desarrollo, el PNUD, la CAF -Corporación Andina de Fomento- y otros organismos financieros para que, junto con todas las fuerzas vivas involucradas en el departamento, tomen conciencia de que la situación es positivamente explosiva. Lo que sucede aquí es que está explotando el progreso que tenemos en el país, que involucra a mucha gente y que desborda en algunos lugares.

SEÑOR PRESIDENTE.- Lo del canon podría ser una solución.

SEÑOR GARCÍA TROVERO.- En realidad, técnicamente, los abogados nos dicen que no sería ese el término, sino que sería como una especie de alícuota sobre la Contribución Inmobiliaria lo que se podría aplicar.

SEÑOR BARÁIBAR.- Desde luego.

Otra opción podría ser un peaje para el ingreso a Nueva Palmira. Aunque sabemos lo que significa manejar este tipo de cosas en nuestro país.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Administración Nacional de Puertos tiene canon.

SEÑOR BARÁIBAR.- Por supuesto, señor Presidente. Aquí no estamos excluyendo a nadie. Estamos involucrando a todos los que sientan que tienen algo para decir y también para hacer, porque no se trata solo de decir.

Creo que la Universidad, a través de la Facultad de Arquitectura, por ejemplo, podría colaborar con la planificación territorial. Esta podría generar un polo de referencia importante.

Reitero, introduzco este elemento de vínculo con el PNUD, la CAF, el BID y otros organismos internacionales para que se haga un plan de desarrollo tomando lo que ya está hecho. Aquí no se trata de desconocer todo el esfuerzo realizado; por el contrario, se trata de potenciar lo hecho y proyectarlo a un nivel mucho más significativo desde el punto de vista de la consideración del país, y ejecutivo con relación a la posibilidad de concretarlo.

Digo esto a modo de consideración general.

En función de la experiencia que tengo a nivel internacional, quiero hacer un comentario. Con el señor Senador Heber somos compañeros de viaje en frecuentes giras al exterior, pero personalmente voy mucho a Panamá, donde existe un cuello de botella a nivel mundial, que es el Canal, y eso lo han tenido que resolver. Lo que ocurre es que los barcos Panamax que llegan, cuya extensión es de 300 metros, que traen cientos o miles de contenedores con una carga multimillonaria, tienen que aprovechar al máximo el tiempo que les implica entrar y salir del Canal, sea que vengan del Caribe al Pacífico o viceversa. Ahí está funcionando una racionalidad que no es muy distinta a la que se puede necesitar hoy. En una dimensión más acotada, tenemos los camiones que pueden estar muchas horas sin despachar la carga y, al mismo tiempo, los barcos que están en condiciones de recibirla. En el caso del Canal de Panamá se toman horas; allí se reserva el día y la hora del paso por dicho Canal con seis meses de anticipación, por lo cual cada uno sabe a qué hora de tal día le corresponde pasar. Esto es así. Cuando uno llega al lugar se encuentra con una cantidad de barcos a la entrada que están esperando la hora para ingresar al Canal. Van pasando solos, uno tras otro. No hay que perder un instante porque cuando las esclusas suben y bajan -esto se asemeja a un mecanismo de reloj- se juegan millones de dólares. Teniendo en cuenta la logística que funciona en el Canal de Panamá, nos preguntamos si no hay experiencias que podamos asumir y aplicar a nuestra realidad. Es más, cuando algún barco no llega, por vía telegráfica se remata al mejor postor, entre los que están esperando para ingresar al Canal, el derecho a ocupar ese lugar que quedó vacío. Quien

paga más es el que ingresa en primer término. O sea que existe una problemática muy desarrollada en una zona en la que se juegan miles y millones de dólares, euros, yenes y otras monedas. Así, han encontrado la forma de hacer eficiente el Canal.

Aterrizando en nuestra realidad, creo que en Nueva Palmira debería planificarse un programa logístico entre la llegada de los camiones y el lugar en que esperan, porque no pueden estar esperando en las calles.

SEÑOR GARCÍA TROVERO.- Eso está planteado.

SEÑOR BARÁIBAR.- Si llegaron antes, que esperen, pero sabiendo cuánto tiempo hasta que les llegue su turno. No debería darse el forcejeo porque uno llegó antes que el otro; eso debe estar planificado porque, de lo contrario, la pérdida de tiempo y de recursos económicos y demás, sería importantísima. En definitiva, de no contar con una logística adecuada, el costo para los transportistas que trasladan la carga como para los que la envían y para los barcos que la reciben, sería muy relevante.

SEÑOR ZIMMER.- La realidad nos pasa por encima y está planteada, más allá de que entiendo lo que dice el señor Senador Baráibar en el sentido de convocar a los representantes de los organismos que, de una forma u otra, pudieran incidir en todo este proceso.

Con respecto al tema de la circulación del camión desde que sale del silo -generalmente, el silo tiene nombre propio porque es una cooperativa de productores- y va a Nueva Palmira, tiene la opción de no salir, de hacerlo cuando lo llaman o ir al *truck center* para evitar lo que está sucediendo ahora: que están todos en distintas calles cerca del puerto. Por supuesto, ellos cuentan con un tiempo determinado para dejar los camiones ya que tal empresa descarga tal barco. En forma primaria, ese sería el sistema. Hay una comisión multidisciplinaria que depende del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, de la ANP, que está implementando un modelo por el cual ningún camión pueda salir en forma prematura de los silos de las cooperativas y que tenga un tiempo mínimo y otro máximo para estar en los *truck center*. De esa forma, se lograría una circulación permanente de los camiones sin necesidad de que queden en el estacionamiento y se evitaría el problema que hoy existe.

Si alguno de los señores Senadores deseara visitar Nueva Palmira con mucho gusto le sirvo de guía, pero lo invitaría a realizar una excursión diurna y otra nocturna porque las realidades que se viven son muy distintas. En la noche se podrá ver que los camiones transitan lentamente y que detrás de ellos hay alguien, portando un balde o una bolsa, que levanta la tablita -generalmente, son niños-, junta un poco de granos, baja la tablita y deja la bolsa en un costado. Es decir que el robo de soja o de granos en pequeñas cantidades lleva a que camionetas Toyota Hilux estén esperando cargar esas bolsas. Hay toda una organización al respecto. Por otro lado, al costado del alambrado de la zona franca se puede ver a jóvenes de doce o trece años, con minifalda, trabajando en la calle. Esta es una realidad que no puedo relatar sino que se debe ver en un circuito nocturno, así como el polvo de los camiones, los camiones de un lado y del otro y las reuniones de los camioneros que no saben dónde estar. La sensación que despierta presenciar esta situación es bastante rara. Estamos ante un tema sobre el que podemos avanzar en cuanto a diagnósticos y estados de situación, pero creo que hay algunas cosas que requieren una urgente solución.

Con respecto a lo manifestado por el señor García Trovero -que fue uno de mis planteamientos en mi primer Período y que provocó el espanto de varios-en cuanto al tema del canon, creo que los departamentos que tienen la dicha o la desdicha -depende de cómo se encare- de contar con un puerto de estas características -como puede ser, también, el puerto de pasajeros por donde ingresa todo el turismo-, ven cómo las grandes empresas -llámese holding o como se quiera- se llevan todas las ganancias. Solo la Administración Nacional de Puertos recibe un porcentaje; al pueblo no le queda nada, salvo algún consumo de combustible en una estación de servicio o alguna pinchadura que se arregle allí. Solamente dejan roturas y problemas sanitarios.

Desconozco cuál es la forma jurídica, pero habría que buscarle alguna o ponerle cualquier etiqueta para que cada pasajero que baje de un barco -aunque lo pague el mismo- deje $ 1 o $

2. Al año llegan 2:500.000 turistas, por lo que si cada uno de ellos dejara $ 2 cuando baja, el departamento podría contar con $ 5:000.000 para atender el turismo del departamento y recuperar cosas que, indefectiblemente, se van a caer como, por ejemplo, la Plaza de Toros. El casco histórico se está manteniendo con la Comisión de Patrimonio y la Intendencia; se debe actuar rápidamente.

SEÑOR BARÁIBAR.- En el puerto se paga una tasa de embarque.

SEÑOR ZIMMER.- Sí, pero de ese dinero no queda nada en el departamento, viene a Montevideo. Considero que quienes contamos con puertos en el departamento deberíamos tener cierta participación porque hasta ahora lo único que recibimos son dolores de cabeza y gastos, pero ningún beneficio. Incluso, la alícuota, el canon o como se lo quiera llamar, podría cobrarse por tonelada de exportación y por pasajero, definiendo que el destino sea modal, con un compromiso del Gobierno Departamental de demostrar que utiliza ese dinero para mantener los monumentos históricos -que se están cayendo-, reparar calles, mejorar la iluminación en los barrios o hacer saneamiento y no para sueldos u otros fines. Reitero que debería haber un canon -o el nombre que quieran ponerle- para las toneladas de productos que se exportan y para los miles de pasajeros que llegan a nuestro departamento. Obviamente, esta es una decisión política y sólo se trata de que los tres partidos políticos se sienten a analizar la situación y tomen una resolución. Si eso se hiciera, creo que en unos meses se podría resolver el problema y se daría un golpe cualitativo muy grande porque se estaría permitiendo la implantación del saneamiento que la ciudad necesita y el mantenimiento de los monumentos históricos que atraen al turismo. Nuestro departamento tiene cuatro puertos: el de Nueva Palmira, el de Carmelo, el de Colonia y el de Juan Lacaze, pero próximamente contará con un quinto, de aguas profundas: el de Montes del Plata. Entonces, sólo pretendo que den al departamento unos pocos pesos por tonelada y por pasajero, aunque luego la parte del león se la lleve la ANP. En el período pasado, cuando mencioné este tema varios se asustaron, me corrieron y me quedé quieto, pero no callado. Entonces, en este momento que me dan un micrófono, aprovecho para que este reclamo quede en la versión taquigráfica de la Comisión.

SEÑOR GARCÍA TROVERO.- Quiero agregar que aquello está planteado dentro del plan porque sin recursos, todo son palabras.

SEÑOR ZIMMER.- Por mi parte, soy del interior y una persona descentralizadora por formación. Quiero dejar bien claro que este no es un tema político sino filosófico porque el país siempre dio la espalda al interior y miró hacia el puerto; eso fue toda la vida así. Lo que sucede es que en el interior del país tenemos industrias sin chimeneas y aún hoy al Uruguay le cuesta girar el cuerpo 180 grados para mirar un poco hacia allí. De todos modos, pedimos que estas decisiones que son de índole netamente política se tomen en tiempo y forma. Reitero que hay solución para estos problemas y que se le puede poner el nombre que quieran a ese canon o aún inventar uno nuevo, pero es importante que se tenga en cuenta este planteo. Nuestro departamento es complejo y cuando no se tienen recursos esa complejidad aumenta. Evidentemente, la riqueza está en manos de quienes tienen un gran capital y de los intermediarios, pero a nosotros las cosas se nos complican porque sólo vemos pasar el dinero.

SEÑOR GARCÍA TROVERO.- Quería comentarles que la puesta de manifiesto del Plan de Ordenamiento Territorial de Nueva Palmira va a generar un fuerte impacto político porque se pondrá coto a una serie de temas y varios van a plantear sus quejas. Está claro que la Intendencia, de acuerdo con la Ley Nº 18.308 de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible, tiene la potestad de ordenar todo el territorio, incluso el portuario, pero en los próximos días, cuando comience a poner límites, se va a generar una gran controversia pública. Obviamente, los señores Senadores serán quienes estarán más interiorizados sobre cuáles son las razones que tuvo la Intendencia para tomar esas decisiones.

SEÑOR ZIMMER.- Hay que aclarar que la inversión que se plantea, que queda anulada por las líneas directrices, es de US$ 150:000.000. Si se tira arriba de la mesa esa cifra se puede decir que es una inversión que hay que tener en cuenta. Sin duda que nosotros lo hicimos, pero al mismo tiempo recibimos presiones de “arriba” de alguna área. Ojalá la pudiéramos incluir dentro del departamento, pero dada las características de la industria portuaria que se pretendía instalar, evidentemente perjudicaba a todo el departamento.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión de Medio Ambiente tuvo muchísimo gusto en recibir al señor Intendente de Colonia. Nos quedamos con deberes por delante. Seguramente, se podrá encontrar una solución de carácter legislativo y administrativo. No se trata de hacer muchas consultas sino de tomar decisiones porque este tema urge. En ese sentido los miembros de todos los Partidos estamos de acuerdo; es más, estamos seguros de que los representantes del Gobierno van a estar solícitos para firmar un proyecto junto con la oposición, para buscar una solución financiera que descentralice los puertos del país.

Nuevamente agradecemos su visita y estamos en contacto.

Se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 19 y 26 minutos.)